VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY
(NR 269)
z dnia 28 sierpnia 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 269)

28 sierpnia 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– zaopiniowanie dla Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2586).

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Kozdroń** sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości wraz ze współpracownikami, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Departamencie Nadzoru i **Jacek Gontarewicz** główny specjalista w Departamencie Prawnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Komendzie Głównej Policji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Marcin Mykietyński** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski** i **Tomasz Czech** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje zaopiniowanie dla Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. Projekt jest zawarty w druku nr 2586.

Czy do zaproponowanego porządku mamy uwagi? Czy państwo posłowie mają uwagi? Nie słyszę.

Stwierdzam, że porządek został przyjęty. Za chwilę przystąpimy do jego realizacji.

Chcę poinformować Wysoką Komisję, że resort sprawiedliwości reprezentowany jest przez sekretarza stanu w tym ministerstwie, pana Jerzego Kozdronia, którego serdecznie witam wraz z panem dyrektorem departamentu.

Witamy panów serdecznie.

Główny specjalista w Departamencie Prawnym Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Jacek Gontarewicz:

Paweł Długołęcki i Jacek Gontarewicz, główni specjaliści w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chciałem także poinformować, że w posiedzeniu uczestniczą także przedstawiciele resortu spraw wewnętrznych, którzy przed chwilą przedstawili się.

Witam serdecznie.

Przechodzimy zatem do pracy.

Panie ministrze, oddam panu głos, aby pan zreferował i przedstawił projekt, aby Komisja mogła wyrobić sobie zdanie i zająć stanowisko.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Sprawiedliwości Jerzy Kozdroń:

Witam serdecznie.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, projekt jest po pierwszym czytaniu. Jest w Komisji Nadzwyczajnej do spraw zmian w kodyfikacjach. Z tego, co rozumiem,

to Komisja nadzwyczajna zwróciła się do Komisji Infrastruktury z prośbą o zaopiniowanie tego projektu.

Szanowni państwo, projekt rządowy w istocie rzeczy odchodzi od dosyć tradycyjnej i od lat stosowanej metody zapobiegania zwiększania się zdarzeń, wypadków komunikacyjnych popełnianych przez kierowców w stanie nietrzeźwym czy pod wpływem działania środków odurzających, jedyną metodą na te zdarzenia jest podnoszenie represyjności. Ponieważ pytanie jest zasadnicze: co dalej, jak możemy podnieść te kary? Kiedy podnosimy te kary to nie odnosi to efektu. W związku z tym, postanowiliśmy sięgnąć do środków karnych i obowiązków w tym zakresie, żeby bardziej je rozbudować. Uznaliśmy, że to nie sama represja, nie same kary pozbawienia wolności (najczęściej orzekane z warunkowym zawieszeniem przez sądy) są skuteczne, tylko sama dolegliwość wynikająca ze środków karnych. Tak zaproponowaliśmy w tej ustawie.

Po pierwsze, jest to wprowadzenie zasady orzekania zakazu prowadzenia wszystkich pojazdów mechanicznych na zawsze w sytuacji popełnienia przestępstwa z art. 177 § 2 Kodeksu karnego a więc popełnienia przestępstwa, wypadku komunikacyjnego, w którym następuje śmierć lub ciężkie obrażenie ciała pokrzywdzonego, spowodowanie katastrofy komunikacyjnej. Proponujemy również objęcie sprawców całkowitym zakazem prowadzenia pojazdów tych, którzy dopuszczają się tzw. quasi-recydywy, czyli raz popełnili już przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, zostali ukarani i orzeczony został zakaz prowadzenia pojazdów, bo jest to tam obligatoryjnie oraz po raz któryś popełniają w tym czasie drugie, podobne lub takie samo przestępstwo. W tej sytuacji proponujemy przewidzieć taki środek karny zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na zawsze. Z tym, że w samym ostatnim zdaniu, w ostatniej części zdania przepisu §3 mówi się w ten sposób: „chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami". Ten wyjątkowy wypadek i szczególne okoliczności sąd każdorazowo, odstępując od zakazu prowadzenia pojazdów na zawsze będzie musiał to wykazać i w bezstronny, przekonywujący sposób udowodnić.

Druga rzecz – wprowadzamy zakazy prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres od roku do 15 lat jako zasadę. Do tej pory było to do 10 lat, a teraz zasadą będzie do 15 lat. Przy czym sprawcy przestępstw z art. 173, 174 i 177, którzy popełnili ten czyn w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, albo zbiegli z miejsca wypadku, to dolna granica tego zakazu nie będzie wynosiła mniej niż 3 lata, czyli będzie zaczynała się od 3 lat. To jest jedna nowość.

Kolejna rzecz – wprowadzamy obowiązkowe orzekanie nawiązek w sytuacji popełnienia przestępstw w ruchu drogowym z art. 173, 174 i 177, popełnianych w stanie nietrzeźwości. Nawiązki te będą orzekane na rzecz pokrzywdzonych, a więc pokrzywdzonych przestępstwem, jak również osób najbliższych w sytuacji, kiedy pokrzywdzony w wyniku tej kolizji spowodowanej przez nietrzeźwego sprawcę zmarł. W sytuacji, kiedy nie będzie najbliższych osób na rzecz których będzie można orzec, to tę nawiązkę będzie orzekać się na rzecz funduszu pokrzywdzonych, funduszu postpenitencjarnego. Dolna granica orzekanych nawiązek będzie wynosiła 10 tys. zł.

Powtórzę, że jeśli chodzi o przestępstwo formalne, a więc takie, w którym nie następuje skutek, o którym wcześniej mówiliśmy, prowadził nietrzeźwy pojazd, ale nie ma skutku, bo został on zatrzymany, to wówczas będzie obowiązek z art. 179 lub 180 orzeczenia świadczenia pieniężnego w wysokości nie niższej niż 5 tys. zł. Jeśli czyn zostanie popełniony w warunkach tzw. quasi-recydywy, czyli art. 178a § 4…

Czy dobrze mówię panie dyrektorze? Pan mnie cały czas sprawdza, bo nie pamiętam tych wszystkich artykułów tak z głowy.

…popełnia tę quasi-recydywę prowadzenia pojazdu to świadczenie pieniężne będzie zaczynać się od 10 tys. zł. Są to te świadczenia pieniężne.

Wprowadzamy także nowy typ przestępstwa, którego do tej pory nie było w Kodeksie karnym, chodzi o art. 180a.

Państwo pozwolą, że go przeczytam: „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu prowadzi pojazd pomimo cofnięcia uprawnień do prowadzenia pojazdów na mocy decyzji właściwego organu".

O co tu chodzi?

Tu chodzi o takie sytuacje, w których nie ma orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych przez organ sądowy, bo gdyby w tym czasie dopuścił się tego przestępstwa, to popełnia przestępstwo naruszenia zakazu. Mimo orzeczonego zakazu prowadzi ten pojazd i w tej sytuacji popełnia przestępstwo.

Mamy też do czynienia z sytuacjami, w których organ administracyjny, starosta, cofa uprawnienia do prowadzenia pojazdu i mimo tego cofnięcia sprawca prowadzi ten pojazd. On lekceważy sobie wydaną decyzję. W takiej sytuacji popełni przestępstwo określone w art. 180a, a więc podlegał będzie karze grzywny, ograniczenia wolności albo karze pozbawienia wolności do lat 2.

Mamy takie przypadki, kiedy sami państwo widzicie, że sprawcy prowadzą jak szaleni i jeżdżą po ulicach pomimo, że mają orzeczony zakaz, nie sądowy, tylko administracyjny. Mają cofnięte lub zatrzymane uprawnienia a mimo to prowadzą, to w takiej sytuacji dopuszczać się będą przestępstw. Dzisiaj wszyscy zastanawiają się, jaką kwalifikację mają sprawcy takich zdarzeń? W obecnej chwili można potraktować to jako wykroczenie, które jest zagrożone karą 500 zł. To jest, jeżeli chodzi o Kodeks karny.

Rozumiem, że mam tutaj siłę wspomagającą ze strony MSW, które przedstawi również zmiany zaproponowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i ustawie o kierujących pojazdami.

Ja bym chciał tylko jedną rzecz dodać – do Kodeksu karnego wykonawczego chcemy zaproponować pewne zmiany urealniające możliwość wykonywania tych wyroków. Na przykład świadczenie pieniężne, czy nawiązka dla niektórych ze sprawców będzie trudna do wykonania w jednorazowy sposób. Nie dość tego, nie jesteśmy zainteresowani tym, żeby od razu każdą egzekucję wyegzekwować, czyli w niektórych sytuacjach sąd będzie mógł rozłożyć to na raty. Kiedy ukarany zwróci się z prośbą o rozłożenie zasądzonej nawiązki na raty sąd rozważa jego sytuację finansową, czy zasługuje na to, czy jego sytuacja majątkowa jest na tyle trudna, że jednorazowo nie będzie w stanie wykonać tego świadczenia pieniężnego, to mu rozłoży, przy czym okres nie może przekraczać jednego roku.

Lekko zmęczyłem się. Pan przewodniczący pozwoli, że pan dyrektor odpowie za mnie?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, do pana należy decyzja, kto wspiera pana w tym dziele.

Sekretarz stanu w MS Jerzy Kozdroń:

W takim razie proszę pana dyrektora, aby przedstawił zmiany w ustawach szczególnych, jakimi są ustawa – Prawo o ruchu drogowym i ustawa o kierujących pojazdami.

Panie dyrektorze, bardzo proszę, udzielam panu głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wobec powyższego bardzo dziękuję panu ministrowi.

Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Prawa Karnego w MS Tomasz Darkowski:

Dziękuję serdecznie.

Pozwolę sobie to streścić tylko dlatego, że te zmiany są nudniejsze, bo to nie jest Kodeks karny.

Tak, jak pan minister podkreślił, ministerstwo, rząd, wyszli z założenia, że nie jest sensowne dalsze zaostrzanie łącznie kar. Konieczna jest działalność bardziej horyzontalna, dlatego same środki karne, które są orzekane przez sąd karny na podstawie Kodeksu karnego zostały uzupełnione o pewien instrument prawa administracyjnego. Mianowicie wprowadzono obowiązek posiadania blokady zapłonu tzw. alkolocka. Jest to urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu, jeżeli kierujący dmuchnie w to urządzenie i okaże się, że w wydychanym powietrzu przekroczył dopuszczalną granicę stężenia alkoholu.

Ten obowiązek wprowadzono w taki sposób, że osoba, która utraciła prawo jazdy w związku z obowiązkowym orzeczeniem utraty uprawnień do kierowania pojazdami orzeczonym przez sąd karny, po upływie zakazu prowadzenia pojazdów, który wynika z Kodeksu karnego może starać się i wnosić do starosty o przywrócenie prawa jazdy.

Jeżeli zostaną spełnione pozostałe warunki, wynikające z prawa o ruchu drogowym, starosta przywracając prawo jazdy wydaje obowiązkową decyzję o wpisie do prawa jazdy uprawnień do kierowania pojazdami ograniczonymi w taki sposób, że kierowca musi kierować samochód wyposażony w blokadę alkolock. Jest to warunek zaistnienia uprawnień do prowadzenia pojazdów.

To ograniczenie będzie orzekane na 3 lata przez starostę, po czym taka osoba będzie mogła jeździć normalnym samochodem, który nie jest wyposażony w alkolocka. Odpowiedni wpis będzie dokonywany w prawie jazdy. Policjant w momencie zatrzymania będzie widział w specjalnej rubryczce w kodzie – są tutaj specjaliści z MSW, jest to chyba kod 101, że jest to uprawnienie ograniczone.

W jaki sposób policjant, gdy zatrzyma kierowcę może stwierdzić, że urządzenie, które jest w samochodzie jest alkolockiem?

Ustawodawca w projekcie przewidział zaświadczenie stacji technicznej oraz zaświadczenie o kalibracji przyrządu, które jest wystawiane przez producenta lub przez przedstawiciela tego producenta o tym, że to urządzenie działa poprawnie. Brak takiego zaświadczenia powinien być potraktowany jako wykroczenie. Jeżeli policjant złapie takiego kierowcę bez urządzenia to wówczas, na podstawie tych przepisów, może wystawić mandat, dotyczący wykroczenia kierowania pojazdem bez uprawnień.

Jak zastrzegłem te uprawnienia są materialno-prawnie ograniczone. Ten mandat, jeżeli zostanie przyjęty jest z kolei podstawą do wydania decyzji starosty o przedłużeniu tego trzyletniego okresu i jakby ponownego biegu tego trzyletniego okresu obowiązku jazdy z alkolockiem. Tak, że jest to sankcja znacznie dotkliwsza, jak nam się wydaje od takiej quasi-sankcji, jaką byłoby zastrzeżenie np. kary pozbawienia wolności, jakbyśmy uczynili z tego przestępstwo. Na pewno skończyłoby się to karą w zawieszeniu i tak naprawdę byłoby to fikcyjną reakcją państwa. W momencie, w którym ten obowiązek zaczyna znowu biec przez 3 lata, to jest rzeczywiście podstawa dla kierowcy, aby zastanowił się, czy chce ryzykować.

Oprócz tego w ustawie, w przepisach końcowych, państwo możecie dostrzec zmiany m. in. do art. 139 ustawy o kierujących pojazdami, gdzie jest wyliczanka artykułów, które wchodzą w życie. Rząd zdecydował się na przyspieszenie wejścia w życie części gwarancji bezpieczeństwa jazdy, m.in. kursów reedukacyjnych. To znaczy, że osoba, która utraciła prawo jazdy w związku z orzeczeniem sądu karnego, zanim otrzyma ponownie prawo jazdy, będzie musiała przejść taki kurs reedukacyjny oraz badanie.

To są podstawowe zmiany związane z komponentem nietrzeźwych kierowców. Oprócz tego, w trakcie prac legislacyjnych, projekt został uzupełniony przez propozycje Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Może tylko pokrótce powiem a państwo, jeżeli będziecie chcieli, to uzupełnicie.

Wprowadzono taki obowiązek zatrzymywania prawa jazdy w przypadku przekroczenia prędkości na obszarze zabudowanym o 50 km/h. Drugie takie słynne wykroczenie, to jest przewożenie osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc, która jest określona w dowodzie rejestracyjnym. To wykroczenie akurat zróżnicowano w zależności od rodzaju pojazdu. W przypadku autobusu musi być o pięć osób więcej niż wpisano w dowodzie. W przypadku samochodu osobowego lub ciężarowego o dwie osoby, a w przypadku ciągnika lub przyczepy również o dwie osoby.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy pan minister jeszcze kogoś wyznacza?

Sekretarz stanu w MS Jerzy Kozdroń:

Bardzo proszę przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, aby uzupełnili naszą wypowiedź ze szczególnym uwzględnieniem…

Chciałem prosić, żebyście państwo zwrócili uwagę na tych młodych, nowych kierowców, którzy są w określonym czasie karani określonymi mandatami. Tutaj chodzi o art. 140 i kwestię cofnięcia uprawnień na wniosek komendanta wojewódzkiego policji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Główny specjalista w Departamencie Prawnym w MSW Jacek Gontarewicz:

Dziękuję.

Jeszcze raz przedstawię się: Jacek Gontarewicz, Departament Prawny MSW.

Nawiązując do części, którą przygotowali koledzy z Ministerstwa Sprawiedliwości, MSW dołożyło tutaj dwa elementy, powiedziałbym drobne w porównaniu ze wszystkimi zmianami, które przedstawił pan dyrektor, czyli propozycja administracyjnego odbierania uprawnień dla osób, które w terenie zabudowanym przekraczają prędkość skrajnie, drastycznie powyżej 50 km/h. Drugi przypadek jest wtedy, kiedy przewozi się zbyt dużo osób w pojeździe.

Wybraliśmy właśnie te dwa przypadki, ponieważ są one skrajne. Szczególnie ten drugi bezpośrednio wpływa na statystyki, gdzie w jednym wypadku ginie bardzo dużo osób. Próbując wyeliminować te dwa przypadki mamy nadzieję, że statystycznie kwestia bezpieczeństwa bardzo się poprawi.

Pan minister prosił jeszcze o krótką wzmiankę o art. 140. W tej sprawie wypowie się pan Mariusz Wasiak z Komendy Głównej Policji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Główny specjalista w Biurze Prewencji Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji Mariusz Wasiak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, propozycja związana z nadawaniem uprawnień młodym kierowcom nawiązuje bezpośrednio do tego, co niebawem ma wejść w życie, mianowicie w ustawie o kierujących pojazdami 4 stycznia mają wejść przepisy dotyczące okresu próbnego, w którym przewiduje się wstępny, dwuletni okres a, w razie kolejnych przekroczeń, ten okres wydłuża się o 2 lata.

Właśnie ten, w cudzysłowie, „młody" kierowca, bo może dotyczyć to kierowców z dużym doświadczeniem, którzy poprzez notoryczne niezdyscyplinowanie będą przekraczali punkty i będą w tym obiegu, że zostaną im cofnięte uprawnienia, to wtedy też staną się młodymi kierowcami w okresie próbnym. Jest to nawiązanie do tego. Właśnie popełnienie dwóch wykroczeń w okresie próbnym przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym (tam jeszcze nie jest to tak sprecyzowane, jak tu w projekcie) będzie powodowało wydłużenie okresu próbnego o 2 lata a dopuszczenie się trzeciego wykroczenia będzie powodowało cofnięcie uprawnień. Propozycja przedstawiona w art. 140 jest nawiązaniem do tego.

Jest to takie przyspieszone wprowadzenie okresu próbnego. W dniu 4 stycznia 2016 r. i tak straci swoją obowiązującą moc, bo wtedy wejdą w życie przepisy ustawy o kierujących pojazdami. Chodzi tutaj o dyscyplinowanie młodych kierowców. Ten przepis odnosi się do tej grupy, która i tak była już objęta szczególnym nadzorem w świetle prawa o ruchu drogowym, mianowicie tych kierowców, którzy w ciągu roku od uzyskania pierwszego prawa jazdy przekroczyli 20 pkt i tracili uprawnienia. Z tym, że te wykroczenia, za które uzyskiwali 20 pkt mogły być różne, jak cała masa wykroczeń postojowych, za które przypisuje się 1 pkt a mogły być to też poważniejsze, związane z prędkością. Żeby nie było wątpliwości w projekcie precyzuje się jakie wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym dają podstawę do tego, aby młodym, jeszcze niedoświadczonym kierowcom cofać uprawnienia. Dopuszczając się tych wykroczeń to procedura generalnie jest dość szybka. Z reguły jest to kończone postępowaniem mandatowym a, w szczególnych przypadkach, sąd orzeka w sprawach o wykroczeniach. To powinno dyscyplinować.

Stąd taka propozycja, żeby w tym projekcie regulacje, które niebawem będą miały moc w innych regułach, żeby to przyspieszyć.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Główny specjalista w Departamencie Prawnym w MSW Jacek Gontarewicz:

Przepraszam, chciałbym powiedzieć jedno albo dwa zdania.

Padła taka data: 4 stycznia 2016 r. Może nie dla wszystkich jest jasne. To jest dzień, w którym planowane jest skorelowanie kilku grup przepisów. Jedno to przepisy przejściowe, drugie to spora część ustawy o kierujących pojazdami, która wtedy wchodzi w życie. Jest to skorelowane tzw. Programem CEPIK II, którego start planowany jest właśnie na ten dzień. Jest to pierwszy dzień roboczy 2016 r., dlatego nie wypada 1 stycznia a 4 stycznia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję za dodatkowe wyjaśnienia.

Panie ministrze, rozumiem, że skończyliśmy referowanie. Tak?

Otwieram debatę.

Bardzo proszę o zgłaszanie się do dyskusji.

W pierwszej kolejności pan poseł Maciej Banaszak a później pan poseł Wojtkiewicz.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni goście, postanowiłem dosyć dokładnie przyjrzeć się tej ustawie. Określiłbym ją jednym słowem: czysty populizm.

Pozwolę sobie bardzo skrupulatnie odnieść się do każdego z tych punktów, które pan minister omawiał.

Szanowny panie ministrze, zwiększenie kar do 15 lat czy zwiększenie tej dolnej granicy to, proszę mi wierzyć, nic nie zmieni. Dla kierowcy pijaka, alkoholika, który wsiada do samochodu pod wpływem alkoholu jest mu obojętnie, czy grozi mu za to 5, 10, czy 15 lat. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Może jeszcze cofnę się, nie tylko w mojej ocenie, ale także wielu osób, z którymi rozmawiałem, np. biegłych, twierdzą, że prawo, które mamy jest wystarczające do karania kierowców, natomiast problem jest jeden: ono nie jest egzekwowane. Po prostu, zbyt mało osób trafia do więzienia, są to ułamki procentów. Stąd jest społeczne przyzwolenie, aby kierowcy jeździli na przysłowiowym podwójnym gazie. Tu jest problem. Jeżeli ci ludzie zaczną wreszcie trafiać fizycznie za kratki, wtedy będzie inny przekaz społeczny. Natomiast, w tej chwili jest, jak jest, nie ma żadnej uchronności kary. Oni robią, co chcą i, niestety, tu jest problem. Więc zwiększając i tę dolną i tę górną granicę tak naprawdę te statystyki, jeśli chodzi o pijanych kierowców, na pewno nie spadną.

To jest pierwsza rzecz, której absolutnie nie popieram. Jestem jak najbardziej za recydywą czyli osoby, które wsiadają do samochodów i robią to świadomie, jak najbardziej karać.

Następna kwestia, której absolutnie nie popieram, to grzywna w kwocie 5 czy 10 tys. zł. Czy rząd przypatrywał się osobom, które popełniają te wykroczenia, jeśli chodzi o jazdę pod wpływem alkoholu? Niestety, ale przeważnie są to osoby z marginesu społecznego, ludzie wykluczeni, ludzie z rodzin patologicznych. W mojej ocenie głównie zapłacą za to rodziny a nie kierowca, który jechał prawdopodobnie swoim ostatnim zdezelowanym, dwudziestoletnim samochodem. W mojej ocenie, tak naprawdę ucierpi rodzina a nie kierowca.

Wrócę do tego, że kierowcy alkoholikowi też będzie obojętne, czy grozi mu za to 1, 2 czy 5 tys. zł grzywny.

Naszym zadaniem jest stworzyć takie prawo, abyśmy wyciągali alkoholików z dróg. Nie jest zagrożeniem kierowca, który pójdzie do restauracji, zje kolację i wypije lampkę wina, dzisiaj zagrożeniem na naszych drogach są alkoholicy, którzy nagminnie wsiadają za kółko.

Następna rzecz, z którą zgadzam się, to jest zmiana dotycząca zwiększenia kary za jazdę bez uprawnień. Dzisiaj mamy do czynienia z nagminnym łamaniem prawa w tym zakresie. Coraz więcej kierowców, którzy mieli cofnięte uprawnienia, świado-

mie wsiada za kółko i konsekwencje z tego tytułu naprawdę były niewielkie. Tu akurat poparłbym ten punkt.

Następna rzecz i – czysty populizm. To stało się, jak się domyślam, po wypadku w Kamieniu Pomorskim na początku tego roku, kiedy pan premier wyszedł przed kamery i powiedział, że trzeba wprowadzić alkolocki. Jest to pewnie konsekwencją jego wypowiedzi. Tutaj, niestety, ale wszyscy nie zostawiają suchej nitki na tym pomyśle, ponieważ jest to największa bzdura, jaka może być. Dzisiaj można w trzy sekundy to obejść sprężonym powietrzem, czy ewentualnie poprosić kolegę, czy kogokolwiek, kto dmuchnąłby w taki alkolock. Nie wierzę, że to cokolwiek zmieni.

Moim zdaniem to też jest problem natury prawnej.

W tej ustawie jest też zapis o kalibracjach. Kto ewentualnie ma płacić za tę kalibrację? Sam pojazd, który wyposażony jest w alkolock nie dostanie przeglądu technicznego, jeżeli nie będzie miał skalibrowanego alkolocka. Wydaje się, że są to następne wydatki dla kierowców, ale nie jest to ujęte w ustawie. Tak, że uważam, że montowanie przymusowe alkolocka to jest dyskusyjna sprawa. Następna kwestia prawna, co z autami, które nie są własnością kierowcy, czyli auta zakupione w leasingu, auta firmowe. Kto ma w takim razie zamontować takiego alkolocka? Jak ma się to prawnie odbywać? Co z autami, którymi jeździ kilku kierowców?

Dla mnie jest to bardzo dyskusyjna sprawa. Jest to punkt, którego absolutnie nie można poprzeć.

Następny punkt to jest zabieranie prawa jazdy przy przekroczeniu prędkości w terenie zabudowanym o 50 km/h. Mamy przedstawicieli komendy głównej i sugeruję iść teraz na ul. Puławską, stanąć z fotoradarem i co trzeci kierowca traci prawo jazdy na ul. Puławskiej w Warszawie. Niestety, ale jest tak, że kierowcy jeżdżą za szybko. To jest słynna ulica w Warszawie, gdzie nagminnie łamie się przepisy dotyczące prędkości. Oczywiście, nie podzielam tego, natomiast, żeby zaraz zabierać prawo jazdy. Dla mnie jest to dyskusyjny temat. Uważam, że w tym zakresie należałoby zwiększać te kary, zrobić wreszcie podział na wykroczenia dotyczące przekroczenia prędkości na terenie zabudowanym i na te wykroczenia, które są gdzieś na drogach szybkiego ruchu, autostradach. Wiadomo, że przekroczenie do 50 km/h w mieście może mieć bardziej drastyczne skutki niż kierowca, który jedzie 50 km/h szybciej na autostradzie. Mniej karać kierowców jadących na autostradach a mocniej na terenie zabudowanym. Od razu zabierać prawo jazdy, to uważam, że jest to bardzo dyskusyjny temat.

To samo dotyczy kierowców, którzy przewożą więcej osób niż dopuszczalna liczba w dowodzie rejestracyjnym. Też jestem za tym, że trzeba z tym walczyć, ale nie przez zabieranie prawa jazdy. Zrozumcie państwo, że są to ludzie, którzy często pracują w różnych instytucjach, firmach, które wynajmują busy i zatrudniają kierowców. Po pierwsze, taki kierowca automatycznie traci jedyne źródło dochodu. Trzeba się tutaj ukierunkować, aby mocno karać, ale właścicieli firm, którzy doprowadzają do tego typu sytuacji a nie od razu zabierać człowiekowi prawo jazdy.

To są moje spostrzeżenia.

Natomiast, warto na koniec zwrócić jeszcze uwagę na komentarz Prokuratora Generalnego i zacytować jedno zdanie: „Istotne jest, aby dokonywane w tym zakresie zmiany stanu normatywnego stanowiące rezultat przemyślanego, opartego na wnikliwiej i wieloaspektowej analizie aktualnego stanu prawnego”. Prokurator wskazuje, abyśmy drodzy państwo, szanowne koleżanki i koledzy mocno pochylili się nad tym projektem.

Przypomnę, że tak naprawdę zostały złożone trzy projekty. Jeden jest Prawa i Sprawiedliwości, drugi Polskiego Stronnictwa Ludowego i teraz mamy trzeci projekt. Te trzy projekty będą procedowane w Komisji kodyfikacyjnej. Życzyłbym sobie, żeby powstał jeden sensowny projekt z tych trzech, który będzie odzwierciedlał zapotrzebowanie dotyczące bezpieczeństwa naszych dróg, bo – niestety – projekt w tym stanie, jak w tej chwili, w mojej opinii jest nie do przyjęcia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo.

Trudno nie zgodzić się z moim przedmówcą, jeżeli chodzi o pierwszą część, którą referował pan minister. Jeżeli chodzi o alkoholików, tych kierowców, którzy jeżdżą pod wpływem alkoholu, to można przyjąć, że te kary są dotkliwe i jestem nawet za tym. Kary muszą być dotkliwe i można się z tym zgodzić. Kwestia, żeby karać więzieniem.

Byłem ostatnio w więzieniu. Wiedziałem, że wzbudzę tym radość. Robiłem wizytację w więzieniu. Proszę pana, zapraszam pana do więzienia i pan zmieni swój optymizm dla tych, którzy są ukarani. Pan minister wie, że utrzymanie więźnia kosztuje 2700 zł. Nie dość, że on spowodował wypadek, stworzył zagrożenie, to państwo musi płacić na jego utrzymanie 2700 zł.

Uważam, że kary są słuszne, ale jeśli chodzi o te autolocki, to jest po prostu sensacja.

Przepraszam, przejęzyczyłem się – alkolocki. Wszyscy wiemy, o co chodzi.

Uważam, że jest to finezja naszej głupoty i tego prawa, które wprowadzamy. To jest po prostu coś absurdalnego. Trzeba się zastanowić, jak coś takiego, takie bzdury można wsadzać do prawa. Przecież to w każdej chwili można ominąć. Przecież ludzie jeżdżą różnymi samochodami.

Trzecia sprawa – jeśli chodzi o nadmierną prędkość, to trzeba byłoby zacząć od dobrego oznakowania. Dzisiaj oznakowanie na drogach to mafia tych, którzy stawiają znaki, głupoty, głupoty i jeszcze raz głupoty. Niedawno dostałem odpowiedź, że zmieniono na autostradzie dwa oznakowania, bo wstawili Kraków Północ a przecież gdzie jest Kraków, gdzie Rzym, gdzie Krym… Już trochę mniej wprowadza się w błąd podróżnych.

Bardzo ważna kwestia odnośnie alkoholizmu. Walczmy z przyczyną alkoholizmu, bo na każdej stacji można dostać wódkę. Nocne sklepy reklamują się. Byłem w Norwegii i, żeby znaleźć sklep z alkoholem trzeba jechać 50 km. I jeszcze mówią, że wy ludzie niszczycie swój naród, my dbamy o swojego obywatela i nie rozpijamy narodu. Dlaczego macie tak durne ustawy, że pozwalacie ludziom marnować swoje życie?

Rozmawiajmy na ten temat, bo jest to bardzo ważne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, obawiam się, że wydłużymy czas posiedzenia a są zapisani posłowie do głosu, to prośba, proszę notować pytania. Ułatwi to panu ministrowi udzielanie odpowiedzi.

Pan poseł Smoliński, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, kontynuując to, co mówił kolega poseł, to chciałbym zwrócić uwagę na nawiązkę, która będzie orzekana – w większości przypadków – od 10 tys. zł.

Jeżeli okres rozłożenia na raty ma wynosić tylko rok, to – moim zdaniem – jest to za mało. Z góry można powiedzieć, że jeśli jest to ponad 10 tys. zł, to przy przeciętnych naszych dochodach jest to mało realne, aby była taka możliwość spłaty, jeżeli nawet ktoś zarabia 2 tys. to będzie 1 tys. zł. Tutaj będziemy wiązali ręce sądowi, że nie będzie mógł rozłożyć na dłuższy okres.

Moim zdaniem, powinien on być dłuższy.

Sąd oceniając zdolności tej osoby, odnośnie jej możliwości finansowych i majątkowych może to uwzględnić. Jeżeli zrobimy rok to będziemy wiązali sądowi ręce. Uważam, że powinien być okres 2, czy 3 lata. Sądy będą to odpowiednio stosowały. Jestem przekonany, że w praktyce sądy będą chciały to przedłużyć i nie będą mogły.

Apeluję, aby wydłużyć ten okres. Nie dyskutuję, co do wielkości. Każda kwota w zależności od majątku będzie za mała lub za duża. Dla jednego 5 tys. zł będzie to majątek a inny 10 tys. zł zapłaci z kieszeni w czasie sprawy.

Druga kwestia to sprawa alkolocków. Chciałbym zapytać pana ministra i ministra ds. transportu, ale chyba nie ma nikogo, bo to on wydaje rozporządzenie. Jest tu jeden zapis, że kalibracje mają być robione raz do roku. Przy każdym badaniu technicznym trzeba przedstawić kalibrację, ale nowe pojazdy mają badanie techniczne dopiero po 3

latach. Jak w nowym pojeździe będzie jechał pijany, to już tu widzę problem, bo na badanie techniczne przyjedzie dopiero za 3 lata.

Dyrektor departamentu w MS Tomasz Darkowski:

Może go sprawdzić policja.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Teraz kwestia pytania formalnego.

Nie wiem, czy ministerstwo sprawiedliwości, czy też infrastruktury ma doświadczenie, jak alkolocki działają w innych krajach i jakie są koszty ich zakupu? Też ważna kwestia, jak działa ten system kalibracji? Łatwo będzie to kupić, bo producenci dostarczą na rynek każdą liczbę tych urządzeń, jak zobaczą, że jest konieczność ich zakupu, to oczywiście znajdzie się podaż. Z kalibracją może być problem. Dlatego, że rozporządzenie i ustawa nakazują kalibrację producenta lub u wskazanego przedstawiciela. Czy ten, który będzie miał zrobić kalibrację będzie miał swobodny dostęp do tych przedstawicieli? Stacji badań mamy kilka tysięcy a przedstawicieli dotyczących kalibracji będzie np. tylko dziesięciu w Polsce. To się okaże, że jest to dodatkowa dolegliwość, która spowoduje, że tych kalibracji nie będzie albo będą bardzo drogie. Obawiam się, że jeśli nie określimy jakiś kwot, to może okazać się bardzo drogie. Producenci mogą taniej sprzedawać urządzenia a potem kalibracja okaże się dziesięć razy droższa od samego urządzenia. To będzie też dosyć dolegliwe.

Jeżeli są jakieś doświadczenia w tej kwestii, w Europie, to prośba o informację, jakie one są. Jeżeli ich nie ma, to musimy sami wypracować lepszy system, bo te założenia są według mnie zbyt ogólne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo panią poseł Annę Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Szanowna Komisjo, panie przewodniczący, panie ministrze, tak jak powiedziałam to w trakcie pierwszego czytania, jestem zwolenniczką zaostrzenia przepisów i dolegliwości wobec nietrzeźwych kierowców.

W całej rozciągłości popieram to zaostrzenie sankcji. Popieram takie kwestie, jak podawanie do publicznej wiadomości wyroków skazujących nietrzeźwych kierowców. Jest to bardzo niedoceniany, ale uważam, że istotny instrument działania. W średniowieczu stawiali winowajców pod pręgierzem i śmiało się całe miasto. W systemach prawnych innych krajów jest coś takiego, że skazuje się kogoś na prace społeczno-użyteczne i całe miasto obserwuje jednego, czy drugiego notabla, który przedawkował napoje wyskokowe, jak gdzieś zbiera śmieci i zamiata.

Podejrzewam, że będzie to bardziej dolegliwe niż te kary pieniężne, na które zazwyczaj te osoby ze świecznika stać. Taki przykład i swego rodzaju pręgierz. Mówię to z pewnego rodzaju przenośnią. Podawanie do publicznej wiadomości, to jest bardzo dobry instrument do oddziaływania. Obydwiema rękami się pod tym podpisuję.

Mam natomiast wątpliwości co do tej blokady alkoholowej. Jeśli wczytać się w ten pkt 84, to jest mowa o czymś takim: blokada alkoholowa to urządzenie techniczne blokujące działanie silnika pojazdu silnikowego i pojazdu szynowego, w przypadku, gdy poziom…, itd. Jeśli mówimy o pojazdach szynowych to, czy mam przez to rozumieć, że jest to stworzenie furtki dla motorniczych tramwajów miejskich, którym pozwoli się pomimo problemów z alkoholem prowadzić środki publicznego transportu? Do czegoś takiego pan minister absolutnie mnie nie namówi, żebym głosowała za takim rozwiązaniem. To jest wprowadzenie niebezpieczeństwa dla ludzi, którzy korzystają z transportu publicznego. Przepraszam, ale motorniczy publicznych środków komunikacji, którego przyłapano na używaniu alkoholu i jeździe na podwójnym gazie powinien raz na zawsze stracić prawo do pracy w takiej jednostce. Jest to narażanie ludzi na niebezpieczeństwo. Coś takiego jest zupełnie pozbawione sensu.

Druga kwestia – proszę tutaj jasno opisać, jaki jest mechanizm używania tych urządzeń? Każdy ze średnio rozwiniętym umysłem technicznym wie, czy to urządzenie w ciągły sposób bada wydychane powietrze, czy muszę tylko raz dmuchnąć? Jeśli trzeba raz dmuchnąć to nie rozśmieszajcie mnie takimi środkami, bo jest to tworzenie martwego prawa i narażanie autorytetu państwa na śmieszność. Ta cała blokada alkoholowa, w którą można dmuchnąć z balonika lub jakiegoś zbiornika powietrza i później prowadzić, to jest po prostu rozwiązanie pozbawione sensu, nieskuteczne i poddające autorytet prawa i państwa.

Uważam te zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczące tej blokady alkoholowej i kalibracji, że skórka nie jest warta wyprawki. Łatwo będzie oszukać to urządzenie. Będzie to wytrych, którego będą używali nietrzeźwi kierowcy, aby pomimo sankcji i karania za prowadzenie pod wpływem alkoholu ponownie jeździć pod wpływem alkoholu. Ten rozdział, ta zmiana w art. 3 jest do wyrzucenia, bo jest pozbawiona sensu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana posła Józefa Lassotę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przed chwilą, na sali sejmowej była informacja rządowa na temat stanu bezpieczeństwa drogowego w 2013 r. Jak ktoś sobie zadał trud, posłuchał lub przeczytał to widzi, że w tym zakresie jest bardzo źle. Mamy przedostatnie miejsce w Europie i jest ono dla nas dosyć żenujące. Mamy corocznie 4 tys. osób, które giną w wypadkach drogowych. Trudno wyobrazić sobie, że będziemy patrzeć na to bezczynnie a szczególnie rząd i będziemy sobie to jakoś lekko traktować.

Prawdą jest to, co mówił pan poseł Banaszak, że sądy – panie ministrze – w zakresie tych wypadków, nie tylko pijanych kierowców, jak również innych, są bardzo łagodne. To jest problem, żeby narzucić ustawowo sądom jakiś obowiązek nakładania kar. Generalnie wydaje się, że propozycje zwiększające intensywność, jeśli chodzi o karanie, są jak najbardziej zasadne. Prawdę mówiąc, chyba nic bardziej nie boli, jak utrata jakiejś część majątku, już nie mówiąc o karach finansowych. Też kary pozbawienia wolności są ważne, ale tak naprawdę trzeba skutecznie egzekwować to, co jest możliwe, jeżeli chodzi o kary finansowe. Pan minister powiedział, że jest podniesiona dolna i górna granica w przypadku kierowców, którzy używali alkoholu. Jeśli pan minister przyjrzałby się, a na pewno ma takie statystyki sądowe, to tak naprawdę sąd rzadko stosuje wyższe kary, a jeśli nie w zawieszeniu, to tylko jakąś minimalną karę.

Tu jest chyba podstawowy problem. Być może warto zastanowić się nad tym, aby jednak iść w tym kierunku.

Ponadto ważne jest, aby ta materialna strata w przypadku kierowców, którzy popełniają te wykroczenia była zdecydowana. Nie zgodzę się z tym, że będziemy patrzeć, czy kogoś stać, czy nie, aby zapłacił 5 tys. zł. Jeśli będzie wiedział, że po alkoholu będzie musiał to zapłacić, to trudno. To jest jego sprawa. Może nie mam takiego dużego doświadczenia, ale wiem, jak wygląda to w innych krajach, za oceanem, czy nawet tutaj. Nikt się nie cacka, tylko w zdecydowany sposób egzekwuje się to, co zostanie nałożone.

Muszę zgodzić się z głosami, które mówią o tych alkolockach. Nie bardzo sobie wyobrażam, żeby to mogło funkcjonować skutecznie, począwszy od tego, że właściwie kierowca musiałby być przywiązany tylko do jednego samochodu i nie mógłby jeździć żadnym innym, nawet żony, jak będzie rodzić. Co jeśli żona ma swój samochód a on będzie miał obowiązek stosowania tego alkolocka. To jest chyba niedopracowane lub w ogóle niemożliwe do realizacji. Wydaje się, że jeśli te kary dla kierowców, którzy zostali ukarani za jazdę po alkoholu byłyby ostrzejsze, to myślę, że nie potrzeba byłoby alkolocków.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, wydaje mi się, że każdy już z moich poprzedników wypowiedział bardzo wiele ważnych kwestii.

Teraz wypadałoby to jakoś usystematyzować i podjąć pewną decyzję, do której zachęcam. Mamy taką podkomisję ds. transportu drogowego i drogownictwa, gdzie przy pomocy ekspertów moglibyśmy spróbować jakoś popatrzeć, jak ta sytuacja wygląda na świecie i jakie byłyby ewentualne konsekwencje wprowadzenia takich, czy innych, wysokich kar. Może tam przedyskutowalibyśmy taką opinię, którą przedstawimy na posiedzeniu Komisji?

Przysłuchując się tym głosom mamy bardzo dużo rozbieżności. Jest wiele pomysłów, że ten przepis jest niepotrzebny, ten zbyt ostry.

Panie przewodniczący, zaproponowałbym głosowanie, żeby ta podkomisja zebrała się w miarę szybko. Ona jest gotowa i funkcjonuje. Mogłaby zebrać się na najbliższym posiedzeniu Sejmu i wypracowalibyśmy jakąś jedną, czy dwie opinie z odpowiednimi symulacjami do poddania pod głosowanie na posiedzeniu Komisji.

Składam taki wniosek.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Żeby nie powtarzać tego, co zostało powiedziane, chciałem zadać tylko pytanie.

Zacznę od uwag dotyczących autolocków, przepraszam – alkolocków.

Oczywiście, należałoby w nieco innym gronie coś więcej sobie powiedzieć na temat tego, jak to funkcjonuje i jak to w praktyce funkcjonuje w innych krajach, jeśli gdzieś funkcjonuje. Już dzisiaj mam dwie sugestie. Pierwsza to taka, że dopuszczałbym to z uwagi na potencjalny skutek jaki może mieć kierowanie pod wpływem alkoholu i stosowanie takich urządzeń nawet w istniejących już pojazdach, wyposażonych w takie urządzenia środków komunikacji miejskiej, zbiorowej. Dostęp do miejsca, gdzie siedzi kierujący pojazdem jest odległy od pasażera. Tutaj jest moja taka wątpliwość, że ktoś przewozi osobę, która spożyła alkohol. To nie zawsze musi dobrze funkcjonować, bo w przypadku wyodrębnionego miejsca dla kierowania pojazdem nie byłoby wątpliwości z jakich powodów zafunkcjonowało to urządzenie. To jest pierwsza uwaga.

Druga uwaga nie idzie w kierunku intencji, która temu przyświeca i ma na celu w miarę szybko osiągnąć efekt. Niezależnie od dobrych intencji wolałbym, aby nawet jacyś wykwalifikowani ludzie nie montowali dodatkowych urządzeń. Wolałbym, abyśmy wprowadzili taki wymóg dla pojazdów innych niż komunikacja zbiorowa, czyli dla pojazdów wprowadzanych nowo na rynek. Krótko mówiąc dla nowych pojazdów. Byłbym zainteresowany tym, żebyśmy wprowadzili taką zasadę, że każdy producent musi wyposażyć samochody w alkolocki wprowadzając nowe pojazdy na polski rynek.

Wiem, że funkcjonowałoby to powszechnie pewnie za kilkanaście lat, jak w większości wymieni się ta flota. Byłbym przeciwnikiem grzebania w całej masie pojazdów, bo według mnie nie zapanujemy nad jakością świadczonych usług. Pomijam już te wszystkie wątpliwości wyrażane co do patologii, które mogą się pojawić. Nie przypominam sobie jakiejś wielkiej akcji wprowadzania tego typu urządzeń w jakiejkolwiek innej sferze życia.

Teraz pytanie, które chciałem zadać. Jeden z przepisów ustawy zaostrza kary przewidziane dla osób po utracie uprawnień, które pomimo wszystko poruszają się po drogach publicznych bez uprawnień. To jest słuszne, nawet poszedłbym dalej, jeśli chodzi o ostrość karania. Natomiast jest taki problem, który nie jest chyba uregulowany w tym projekcie.

Może gdzie indziej zostało to uregulowane?

Jeśli nie, to prosiłbym do tego się również odnieść, mianowicie do osób, które nie miały uprawnień a i tak jeżdżą. Do tej pory, jak dobrze pamiętam jest to zagrożone mandatem karnym do 500 zł a 300 zł, jeżeli jeździ się samochodem, a ma się uprawnienia np. na motor lub odwrotnie. 500 zł jest, kiedy w ogóle nie ma się żadnych uprawnień.

To jest karygodne. Wiele razy rozmawiałem na ten temat z policjantami. Oni wskazują to, jako szczególną niekonsekwencję. Po co robić prawo jazdy?

Przepraszam, ale znam takie przypadki.

Nie wiem, czy to prawda, ale ludzie chwalą się tym. Opłaca się im nawet raz do roku zapłacić mandat i po co męczyć się z prawem jazdy, z kosztami i egzaminami. Prowokujemy brakiem przepisu takich ludzi. Nie chcę mówić tu o więzieniu, ale kary powinny być liczone w dziesiątkach tysięcy złotych, jeśli nie więcej.

Powinny być radykalnie odstraszające. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Przepraszam bardzo, ale w ostatniej chwili przyszło mi na myśl.

Wszystko mówimy o alkoholu. Takim samym, ale większym zagrożeniem są narkotyki. Przecież ostatnie wypadki, które były opublikowane w mediach, to właśnie pod wpływem narkotyków. Mówimy tylko o alkoholu a nie o tych wszystkich ćpunach, którzy palą „marychę", którą proponują niektórzy posłowie z Ruchu Palikota.

Proszę to też wziąć pod uwagę, to też powinno być w jakiś sposób badane.

Tak, że propozycja pana posła Rzońcy, aby poszło to do podkomisji jest bardzo słuszna, ponieważ moglibyśmy w większym stopniu przedyskutować aspekty prawa, które wprowadzamy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chciałem powiedzieć, że ten projekt zawiera elementy związane z zażywaniem środków odurzających, jak i alkohol.

Pan poseł Król, tak?

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Temat jest niezwykle poważny. Tak mi się zebrało, bo czuję się niezwykle kompetentny, żeby zabierać głos w tej kwestii, ponieważ od urodzenia jestem abstynentem.

Oby nigdy się to nie zmieniło.

Nikt, tak jak abstynent nie zna się na pijanych kierowcach.

To tak pół żartem, pół serio.

Nawiązując do tego, co mówił mój przedmówca trzeba sobie jasno powiedzieć, że ktoś, kto jest pod wpływem alkoholu, środków odurzających i jedzie samochodem jest teraz bardziej niebezpieczny niż człowiek biegający po osiedlu z nożem, bo możliwość zabicia szczególnie pieszych jest niezwykle duża. Natomiast w tym §3, w którym mówią państwo o zabraniu prawa jazdy jest użyte sformułowane „na zawsze". Ten paragraf kończy się moim zdaniem tak dużą furtką, która spowoduje, że ten przepis może być nieskuteczny. Mówimy o tym, że albo w czasie popełnienia przestępstwa określonego w artykule… był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (więc taki zapis jest) lub zbiegł z miejsca zdarzenia. Następnie mamy wielką furtkę: „chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami".

Tutaj narażę się pewnie Kazikowi, ale jestem przekonany, że każdy adwokat będzie zobowiązany za taki zapis: „chyba, że zachodzi wyjątkowy wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami". Każdy adwokat będzie starał się udowodnić ten wypadek za uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Albo jesteśmy twardzi i mówimy: nie, w tych trzech wypadkach nie ma żadnej dyskusji – byłeś pijany, pod wpływem narkotyków albo uciekłeś, to zabieramy ci prawo jazdy. Albo zostawiamy wyjątek wielki, jak wrota stodoły. To jest moja pierwsza wątpliwość.

W mojej ocenie to, że pochylamy się nad tego typu przepisami, świadczy o tym, że został zdiagnozowany jakiś problem. Natomiast w mojej ocenie jest to walka ze skutkami. Padł przykład Norwegii. Ja reprezentuję ziemię bydgoską. Norwegia to bardzo specyficzny kraj, jeżeli chodzi o liczbę mieszkańców i ich rozlokowanie. Natomiast, mogę państwu powiedzieć, że w Bydgoszczy jest więcej sklepów monopolowych niż w całej

Norwegii. Tak dla porównania tylko jedno polskie miasto. Myśmy przeszli z takiego peerelowskiego stosunku do alkoholu…

Jeszcze raz podkreślam, że jestem świadomym abstynentem. Uważam, że alkohol nie niesie za sobą nic dobrego. Natomiast, nie zabraniam nikomu w jakiś tam okolicznościach i uroczystościach rodzinnych spożywać go.

…myśmy przeszli z takiego stosunku, że do 13 godziny nie można było kupić a później wszyscy się rzucali, do takiej patologii, że nie ma stacji benzynowej, sklepu spożywczego, żeby nie było można kupić alkoholu. To jest przyczyna.

Największy odjazd to dla mnie sprzedaż alkoholu na stacjach benzynowych na autostradach. To już jest takie wyjście do klienta, że za chwilę okaże się, że lotne brygady będą sprzedawały w trasie i będzie można alkohol kupić przez okno. Albo może będzie na bramkach wjazdowych.

Stawiam dobrą kolację (bez alkoholu) komuś, kto mnie przekona, że na stacjach benzynowych na autostradach trzeba sprzedawać alkohol. Kto to wymyślił? Z jednej skrajności przeszliśmy do drugiej. W mojej ocenie wygląda to tak, że dostępność alkoholu jest powszechna. Nie jestem zwolennikiem prohibicji, bo ona do niczego dobrego nie prowadzi, bo to jest przyczyna a nie skutek.

Druga rzecz to skuteczność – jestem zwolennikiem tezy, że skuteczność i surowość to dwie strony jednej monety, która nazywa się dobre prawo. Nie można przeciwstawiać skuteczności i surowości, to muszą być dwa elementy. Państwo kładą nacisk na tę surowość. Nie będę podawał nazwisk, natomiast pan poseł Litwiński mówił o takich przypadkach, które też znam. Ludzie mówią wprost, jak nie mam prawa jazdy to kosztuje mnie to 50 zł, w ogóle go nie robię lub nie odnawiam, bo kosztuje to 50 zł.

Nie będę odnosił się do części dotyczącej tych urządzeń w samochodach. Moim zdaniem, to jest kompletnie nierealne. To tylko narazi państwo polskie i jego opinię na szwank i śmiech. Każdy to obejdzie, na przykład przy służbowych samochodach w ogóle nie da się tego zrobić.

O czym chcę powiedzieć… żeby te przepisy odniosły efekt to z perspektywy każdego kierowcy oczekuję, że każdy patrol policji, który będzie zatrzymywał pojazd, będzie miał możliwość dokonania kontroli trzeźwości lub tego, czy kierowca jest pod wpływem środków odurzających, czy nie. Wtedy te przepisy mają sens.

W przypadku, kiedy dokonamy takiego zaostrzenia a patrole nie będą miały możliwości stwierdzenia, czy te prawo jazdy ma, czy w ogóle posiadał, to ludzie będą się z tego śmiać.

Zadałbym pytanie Komendzie Głównej Policji czy MSW – jak to wygląda dzisiaj? Spotykam się z takimi informacjami, że patrole zatrzymują a ludzie wyjaśniają tym, że on zapomniał z domu. Dostaje się mandat 50 zł, ponieważ patrol nie ma dostępu do tego systemu.

Trzeba najpierw zacząć od uszczelnienia systemu. Każdy patrol policji sprawdza, czy masz prawo jazdy lub czy zabrali ci, czy też nie, potem jest możliwość przeprowadzenia testu na alkohol i narkotyki. Wtedy wydaje się, że te przepisy i ich surowość mają jakąś możliwość oddziaływania. Jeżeli tak zrobimy, że zapiszemy, że tu zachodzi wypadek uzasadniony szczególnymi okolicznościami to wszyscy adwokaci już się cieszą. Z drugiej strony nie zbroimy patroli policji w realne możliwości respektowania tych przepisów. Stąd poza propagandą nic z tego nie zostanie.

Podkreślam jeszcze raz: jako abstynent dzielę się takimi wątpliwościami. Rzeczywiście uważam, że człowiek pijany, czy pod wpływem narkotyków za kierownicą jest bardziej niebezpieczny od faceta biegającego z pistoletem. Taka jest brutalna rzeczywistość.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

W związku z tym, że wszyscy…

Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Ja tylko jedno zdanie *ad vocem* do mojego przedmówcy.

Nie wiem, czy państwo wiecie, ale w Polsce do godziny 12 sprzedaje się więcej alkoholu niż mleka.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Wobec tego, że lista mówców zgłoszonych do zabrania głosu została wyczerpana to, pozwólcie państwo, że udzielę sobie głosu i powiem kilka zdań.

Otóż, w tym projekcie mamy zaproponowane zmiany w trzech podstawowych ustawach, mianowicie w Kodeksie karnym – i tutaj jakby zrozumiałym jest, że w gronie Komisji Infrastruktury nie mamy pretensji o to, że te zmiany będą procedowane w innym gronie i innych Komisjach. Ale zmiany także dotyczą dwóch ustaw a mianowicie ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy o kierujących pojazdami. W moim przekonaniu pozostanie tylko na opinii sejmowej Komisji Infrastruktury wydaje mi się, że jest to za mało. Tu bym prosił Biuro Legislacyjne. W moim przekonaniu Komisja powinna uczestniczyć w debacie nad tymi zmianami. Powinniśmy skierować ten projekt do stałej podkomisji ds. dróg i transportu drogowego, aby popracować głębiej nad ostatecznym kształtem opinii. Oczywiście podkomisja zaprezentowałaby propozycję i Komisja ostatecznie podejmie tę opinię.

Ponadto chciałem powiedzieć ogólnie kilka zdań do Kodeksu karnego, do pana ministra i do panów z resortu.

Nie mam żadnych wątpliwości, żeby była jasność co do tego, że musimy eliminować kierowców pod wpływem alkoholu, czy środków odurzających. Proszę państwa, mamy świadomość, bo niedawno przy innej okazji oglądaliśmy dane, które mamy w kraju, jak duży odsetek skazanych w kraju nie może odbyć kary, ponieważ więzienia mamy zabite do ostatniej deski. Zwiększając te kary doprowadzimy do tego, że tych, którzy nie będą mogli odbywać kary będzie więcej. W związku z tym, nie represyjność prawa, ale nieuchronność tej kary będzie działać edukacyjne i wychowawczo. Nie mam wątpliwości i zgadzam się z panią poseł Annę Paluch, że bardziej dotkliwą karą będzie podanie do publicznej wiadomości wyroku niż nakładanie dodatkowych 5, 10 lat więzienia a także tych nawiązek finansowych. Z egzekucją tego będzie problem. Za te niezapłacone 10 tys. zł właśnie też będzie kara więzienia. To do tego będzie się sprowadzać.

Generalnie zgadzam się z tym, aby ograniczać liczbę przewożonych ludzi w samochodzie. Egzekwować to prawo i je dookreślić ze względu na te tragiczne katastrofy z udziałem wielu osób w busach i samochodach osobowych, w szczególności z młodymi ludźmi wracającymi z dyskotek, itd. Tutaj, co do tego pełna zgoda.

Zgadzam się także z tymi posłami, którzy podnosili kwestię oznakowania. Warszawa w jakimś sensie radzi sobie z tym, pewnie najlepiej z miast w naszym kraju. Nie wiem do końca, bo nie znam wszystkich miast.

Jeżeli poprawiamy infrastrukturę, budujemy drogi dwujezdniowe o wielu pasach, po to, aby podwyższać przepustowość i odkorkowywać miasta. Jeżeli mamy jeszcze dzień i noc. Wiemy, że po godzinie 24 do 4 rano ewidentnie można jechać drogą dwujezdniową, nie mówię, że jednojezdniową, bo ktoś może się pojawić. Dlaczego tego nie podwyższyć na drogach dwujezdniowych. Warszawa podwyższa to i wiemy, że mamy taką sytuację. Dlaczego nie podwyższyć tego do 60, 70, czy nawet 80 km/h. Nie ma takiej potrzeby, aby w tym czasie i na tych drogach obowiązywało 50 km/h.

Nie przesądzam tego, wyraziłem tylko swoją opinię.

Zaraz oddam głos panu ministrowi, bo także sam wyraziłem wątpliwości. Będę prosił, żeby pan minister odniósł się do postawionych kwestii i zadanych pytań. Ostatecznie, osobiście przychylałbym się, abyśmy skierowali ten projekt do podkomisji stałej i w tym trybie wypracowali opinię. Są to zbyt ważne sprawy, żebyśmy na bazie dzisiejszej dyskusji podjęli tę decyzję.

W zasadzie z mojej strony tyle.

Bardzo proszę, panie ministrze, proszę o odniesienie się do poruszanych kwestii.

Sekretarz stanu w MS Jerzy Kozdroń:

Dziękuję serdecznie.

Na samym wstępie chciałem przedłożyć taką konstatację. Żyjemy w demokratycznym państwie prawnym, w którym istnieje trójpodział władzy. Istnieją trzy władze: ustawodawcza, w której dzisiaj siedzimy, wykonawcza, którą jest rząd i prezydent oraz sądownicza, która jest równoprawną władzą, która nie jest podporządkowana żadnej z tych władz. W związku z tym, nie mamy prawa nakazywać sędziom określonego orzekania. Mamy świadomość, że wyroki sądu nie są zadowalające. W odczuciu społecznym są zbyt łagodne a, przede wszystkim, nieefektywne. O tym chciałem powiedzieć.

Dziwię się tej uwadze pana Prokuratora Generalnego, który jest strażnikiem praworządności. Jest organem ochrony prawnej, który widzi jakie zapadają wyroki w sądach i podlegli mu prokuratorzy nie robią nic w tej sprawie, żeby zmienić ten stan…

Przepraszam dostałem telefon, być może jestem wzywany na salę.

Przepraszam bardzo.

Proszę państwa, rzeczywistość jest dramatyczna. Rocznie ginie jedna gmina w tym kraju. Ponad 3500 ludzi znika w tym kraju w skutek wypadków. O tej propozycji można powiedzieć, że jest to populizm, oszołomstwo, ale my próbujemy w jakiś sposób z tym walczyć. Propozycje niektórych panów posłów (nie chciałbym wymieniać z nazwiska mówiących o populizmie, o tym, że jest to nieskuteczne i chcemy tylko obciążać biednych ludzi pieniędzmi) to jest właśnie populizm. Nie to, co my proponujemy.

Chciałem państwu przedłożyć statystykę. Mamy 2010 r. Wszystkie zwykłe wypadki drogowe, gdzie nie ma ciężkich obrażeń ciała, są natomiast średnie lub lekkie, popełnione przez sprawców w stanie nietrzeźwym to 85% wyroków z warunkowym zawieszeniem, czyli tylko 15% jest z bezwzględnym wyrokiem pozbawienia wolności. Ciężkie wypadki popełnione przez sprawców w stanie nietrzeźwym, gdzie jest śmierć i ciężkie uszkodzenie ciała, to tylko w 31% są kary zawieszane, w 70% są kary bezwzględnego więzienia. Jazda w stanie nietrzeźwym, tych zatrzymanych i pijanych kierowców to jest 97,7% kar pozbawienia wolności z warunkowym zawieszeniem. Quasi-recydywa tych prowadzących w stanie nietrzeźwym to 75% wyroków w zawieszeniu. O to tutaj chodzi.

Widzimy, że te wyroki z warunkowym zawieszeniem są nieskuteczne. Sądy udają, że skazują a sprawcy udają, że zostali ukarani. To funkcjonuje na takiej zasadzie. Nie dość tego, bo wszyscy uważają, że społeczeństwo jest bardzo biedne. W związku z tym nie stosujmy kar majątkowych. Tylko, jak widzę, że siedzi dama, prowadzi samochód w stanie nietrzeźwym i go rozwala a sąd wydaje wyrok, rok w zawieszeniu i 500 zł grzywny, kobiecie, która prowadzi nowego Mercedesa i jest jego właścicielką. Proszę państwa, dostaje 500 zł grzywny!

Pytam się, czy naprawdę karą jest ta grzywna, bo nie mówię już o karze pozbawienia wolności w warunkowym zawieszeniu. Ona jest taka, jakbyśmy jej w ogóle nie wymierzyli. Te 500 zł to jest jedyna dolegliwość, którą wymierzamy.

W związku z tym, wychodzę z takiego założenia, że jeśli jest to suwerenna, niezawisła i niezależna władza sądownicza to my nie mamy prawa ingerować w jej wyroki. Nie mamy współpracy ze strony prokuratora, który zaskarżałby te orzeczenia. W związku z tym, mechanizmami ustawodawczymi wymusimy, aby wprowadzić regulacje, które wprowadzą adekwatne kary. Stąd są te nawiązki i świadczenia społeczne.

Nie spieram się z panem posłem Smolińskim, który mówi, że rok czasu to zbyt krótko. W toku procedowania możemy to rozciągnąć do 3 lat, bo kary grzywny są np. rozkładane na okres 3 lat. W tym przypadku można zrobić to tak samo, ale dajmy jakieś obligo stosowania kar majątkowych wobec sądów.

Grupa posłów proponuje: orzekajmy przypadki, ale to jest wątpliwe konstytucyjnie. Sytuacja wygląda tak: najczęściej jest to współwłasność małżonków. W związku z tym, prowadził pijany mąż, a żona w tym przypadku będzie ponosiła konsekwencje. Jak to podzielić? Wiem, że niektórzy bardzo by na to liczyli. Wtedy nie byłaby to kara dla wielu. My o nagrodach nie mówimy. Chodzi nam o taką sytuację, w której będą odczuwane te dolegliwości.

Następna kwestia, o której chciałbym powiedzieć.

Jeżeli uważacie państwo, że te alkolocki, to jest coś wydumane, nieprzystające, tak jak ktoś z panów posłów powiedział – przecież to państwo powinno zapłacić. Dlaczego? To przecież kierowca prowadził po pijanemu. Utracił prawo do prowadzenia pojazdów

i teraz ubiega się, aby przyznać mu powtórnie to prawo. To jeszcze państwo ma mu zafundować alkolocka, który obecnie kosztuje około 3 tys. zł. Nie, to jest część tej dolegliwości. To jest ten okres próby, który ma wykazać, że on nie wróci więcej do tego alkoholu. Litowanie się nad tymi sprawcami jest wielkim nieporozumieniem.

Jeszcze jedna rzecz. Alkolocki to nie jest wymysł naszego rządu, ani ustawodawcy, to już funkcjonuje. Chciałem państwu powiedzieć, że Komisja Europejska pracuje nad dyrektywą, która ma wprowadzić obowiązek stosowania alkolocków wobec pijanych kierowców, którzy byli w przeszłości karani.

Wydłużamy dodatkowe kary zakazu prowadzenia pojazdów. Dlaczego je wydłużamy? Dlaczego wprowadzamy minimum 3 lata? Dlatego, że jak obserwujemy wyroki, to najczęściej mamy pół roku pozbawienia wolności w zawieszeniu na 3 lata. Po dwóch i pół roku gość wychodzi niekarany kompletnie i niewinny. Jak to mówią usuwa się z bazy ewidencji. Jeżeli wymierzymy wydłużoną karę zakazu, to będzie dotąd figurował w ewidencji, dopóki będzie ta kara dodatkowa. Będzie dalej widoczny, że był karany. Tu o to chodzi.

Zgadzam się z niektórymi sugestiami z państwa strony, co z kierowcami, którzy nigdy nie posiadali uprawnień i popełniają wykroczenie z art. 94. Szanowni państwo, macie inicjatywę: projekt komisyjny. Zmieńcie art. 94 Kodeksu wykroczeń, ponieważ jest tylko grzywna. Wprowadźcie karę ograniczenia wolności i obligatoryjny zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, zmienicie sytuację. Raptem okaże się, że będzie wykroczenie i zakaz. Jeżeli w okresie zakazu, np. 2 lat prowadzenia będzie prowadził pojazd to już popełni przestępstwo, już nie będzie to 50 zł mandatu co pół roku. Zmieńcie Kodeks wykroczeń. To jest bardzo proste rozwiązanie. Dlatego stosujmy prawo, zmieniajmy je na skuteczne prawo. Nie mówię, żeby zamykać na zawdy. Ktoś tam wyszydzał te szczególne okoliczności, gdzie orzeka się zakaz prowadzenia pojazdów na zawsze, chyba, że przemawiają za tym jakieś szczególne okoliczności.

Dlaczego daliśmy ten zapis? On był już wcześniej w kodeksie. Jest to prosta przyczyna. To Trybunał Konstytucyjny nam to zakwestionował. Były przewidziane w Kodeksie karnym takie kary. Ci, co pracowali w Komisji Sprawiedliwości (a wiem, że kolega pracował to wie) wiedzą, że była kara dożywotniego więzienia, jako kara jednoznacznie oznaczona. Podobnie przy karze 25 lat. Trybunał powiedział: nie, to jest niekonstytucyjne, bo sąd nie ma wyboru. Sąd nie jest urzędnikiem, on ma prawo ocenić.

Dlatego mówimy: zakaz na zawsze, chyba, że są szczególne okoliczności. Teraz niech ten sąd gimnastykuje się i wykaże te szczególne okoliczności. Gdybyśmy powiedzieli, że zakaz na zawsze to od razu zarzucona zostałaby niekonstytucyjność tej kary, bo dajemy dożywotnie pozbawienie prawa. To jest kara jednoznacznie oznaczona i byłaby niekonstytucyjna.

Szanowni państwo, zostawiam tutaj swojego pana dyrektora i państwa z MSW. Dzwonili i wołali mnie na salę, bo są moje dwa punkty.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, bo wzywają mnie na salę…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo, gdyby nie było sprzeciwu to postawiłbym wniosek, który został sformułowany o skierowaniu projektu do stałej podkomisji ds. drogownictwa i transportu drogowego celem wypracowania opinii i przedłożenia jej na posiedzeniu Komisji a ostatecznie przyjęcia jej przez Komisję. Prosiłbym o przyjęcie tego wniosku.

Jeśli chodzi o określenie terminu pracy, to proponuję do końca września.

Pan przewodniczący Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję bardzo, że został sformułowany taki wniosek, aby skierować projekt do stałej podkomisji, z przyjemnością się nim zajmiemy.

Biorąc pod uwagę złożoność dyskusji, różne argumenty i aspekty tej sprawy, prosiłbym o przedłużenie terminu, bo w takiej sytuacji powinniśmy mieć więcej czasu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, po pierwsze, prośba i apel, żeby podkomisja starała się przygotować sprawozdanie we wrześniu, ponieważ jesteśmy ograniczeni czasowo trybem pracy

przez Komisję kodyfikacyjną. Z tego względu powinniśmy podjąć prace dość szybko, ponieważ po tym czasie będzie ona bezprzedmiotowa.

Komisja może wyrazić opinię, ale nie musi.

Myślę, że jesteśmy zainteresowani, żeby opinia tak ważnej Komisji, jaką jest Komisja Infrastruktury rzeczywiście wypłynęła.

Nie słyszę sprzeciwu.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie.

Dziękuję za aktywny udział.